海難の発生と原因

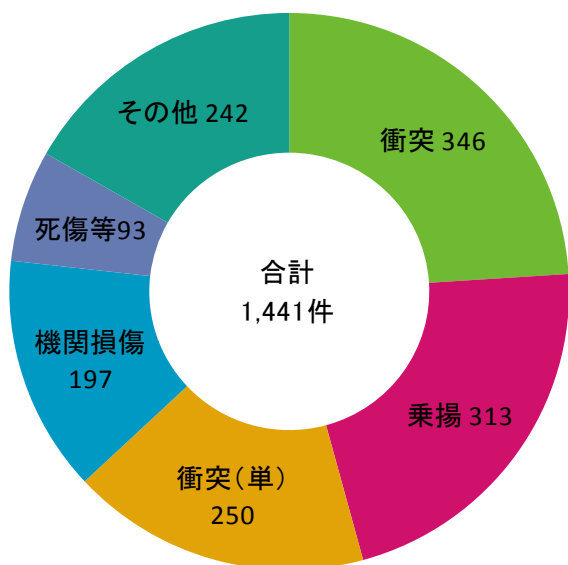
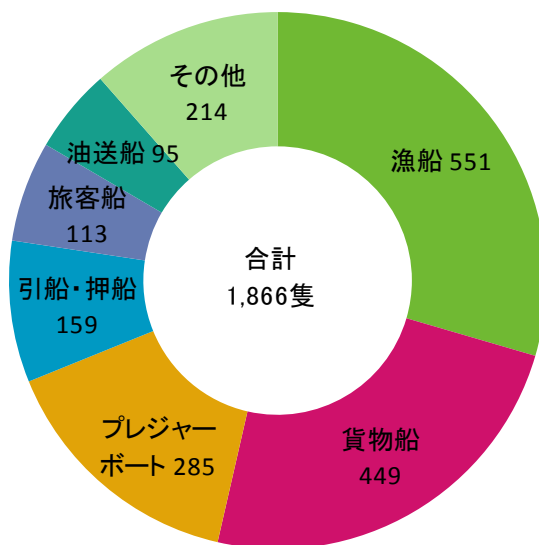
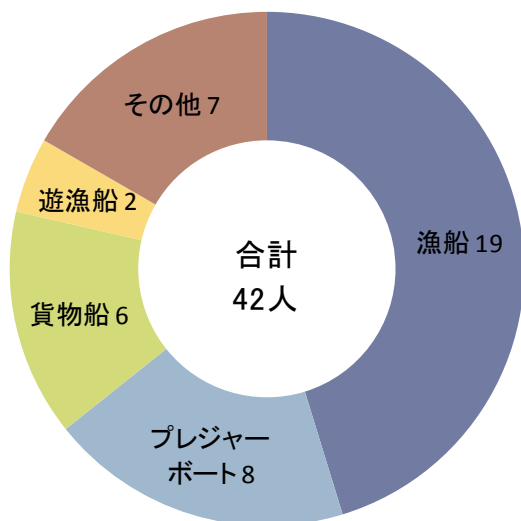
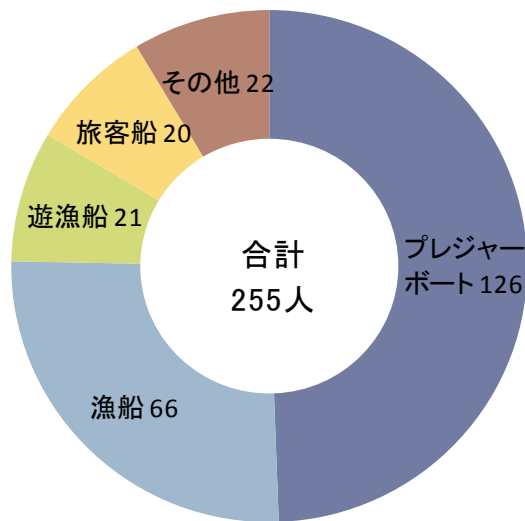
1　海難の発生状況

平成 22 年中に発生し、理事官が立件した海難は 1,441 件 1,866 隻で、それに伴う死亡・行方不明者数は 42 人、負傷者数は 255 人となっています。

海難種類別立件件数

船種別立件隻数

船種別死亡・行方不明者の状況

漁船 19
プレジャー
ボート 8
貨物船 6
遊漁船 2
その他 7
合計
42人

船種別負傷者の状況

主要な海難の概要

平成 22 年 1 月から 12 月までに発生した海難のうち、審判開始の申立てをした主な事件は以下のとおりです。

事件名

≪発生年月日時刻・発生場所≫

事件概要

貨物船Ａ丸貨物船Ｂ号衝突事件

≪平成 22 年 5 月 10 日 10 時 15 分　大分県の香々地灯台から 004 度 6.1 海里≫

Ａ丸(495 トン)は、船長ほか 3 人が乗り組み、兵庫県姫路市家島の家島港を発して福岡県苅田港に向けて航行中、Ｂ号(1,997 トン)は、船長ほか 13 人が乗り組み、ロシア共和国ナホトカ港を発し、関門港を経由して岡山県水島港に向けて航行中、衝突した。

Ａ丸は、右舷船尾舷側外板が圧壊し、転覆ののち沈没し、Ｂ号は、左舷船首部に破口を生じた。

瀬渡船Ｃ丸乗揚事件

≪平成 22 年 6 月 4 日 22 時 45 分　鹿児島県の釣掛埼灯台から 167.5 度 10.7 海里≫

Ｃ丸(16 トン)は、船長が単独で乗り組み、釣り客 13 人を乗せ、鹿児島県串木野港を発して鹿児島県甑島列島鷹島に向けて航行中、鷹島北東の岩に乗り揚げた。

破口から浸水し、転覆ののち沈没した。

漁船Ｄ丸防波堤衝突事件

≪平成 22 年 3 月 14 日 21 時 15 分　北海道の釧路港東区南防波堤灯台から 142 度 60 メートル≫

Ｄ丸(160 トン)は、船長ほか 14 人が乗り組み、北海道釧路港を発して青森県八戸港に向けて航行中、防波堤に衝突した。

船首部外板及び球状船首に凹損を生じ、乗組員 6 人が負傷した。

モーターボートＥ丸防波堤衝突事件

≪平成 22 年 5 月 29 日 03 時 16 分　青森県の青森港北防波堤西灯台から 307 度 740 メートル≫

Ｅ丸(長さ 11.38 メートル)は、船長が単独で乗り組み、友人 4 人を乗せ、青森港を発して同港沖合の釣り場に向けて航行中、防波堤に衝突した。

船首部を圧壊し、船長及び友人 4 人が負傷した。

事件名

≪発生年月日時刻・発生場所≫

事件概要

遊漁船Ｆ丸遊漁船Ｇ丸衝突事件

≪平成 22 年 7 月 27 日 14 時 55 分　兵庫県美方郡の猫埼灯台から 281 度 1.9 海里≫

Ｆ丸(6.6 トン)は、船長が単独で乗り組み、釣り客 3 人を乗せ、兵庫県美方郡柴山港を発し、同港沖合の釣り場へ向けて航行中、船長が単独で乗り組み、釣り客 4 人を乗せ、兵庫県豊岡市津居山港を発し、柴山港沖合の釣り場にて錨泊中のＧ丸(4.5 トン)に衝突した。

Ｆ丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、Ｇ丸は、船体の外板に亀裂、操舵室の破損を生じ、5 人が負傷した。

モーターボートＨ丸桟橋衝突事件

≪平成 22 年 7 月 19 日 21 時 51 分　徳島県の徳島沖の洲導流堤灯台から 185 度 789 メートル≫

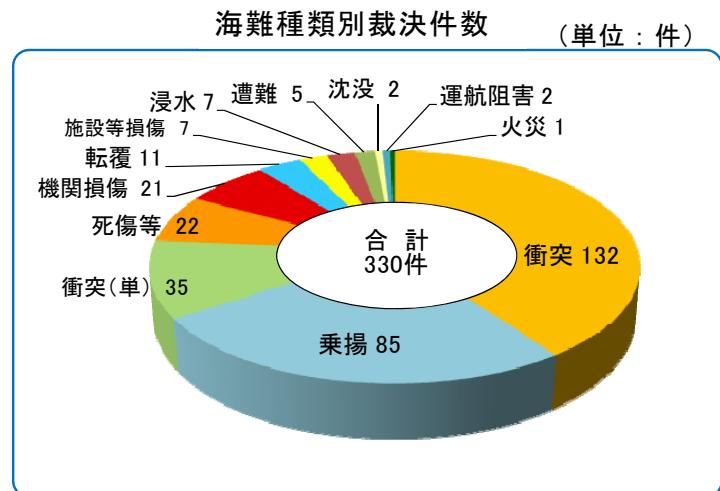
Ｈ丸(2.0 トン)は、船長が単独で乗り組み、友人等 8 人を乗せ、花火大会の会場から徳島県徳島小松島港のマリーナに向けて帰航中、貯木場の桟橋に衝突した。

左舷船首部に擦過傷を生じ、同乗者 6 人が負傷した。

2　裁決の状況

(1)　海難種類別裁決件数

平成 22 年には、330 件の裁決が言い渡され、その中で衝突が 132 件と最も多く、全件数の 40.0%を占めており、以下、乗揚が 85 件(25.8%)、衝突(単)が 35 件(10.6%)、死傷等が 22 件(6.7%)、機関損傷が 21 件(6.4%)などとなっています。

海難種類別裁決件数　(単位：件)

(2)　船種・海難種類別裁決隻数

裁決の対象となった船舶は 483 隻となっており、船種別では、漁船が 232 隻で最も多く、全隻数の 48.0%を占めています。

海難種類別では、衝突が 276 隻と最も多く、全隻数の 57.1%を占めています。

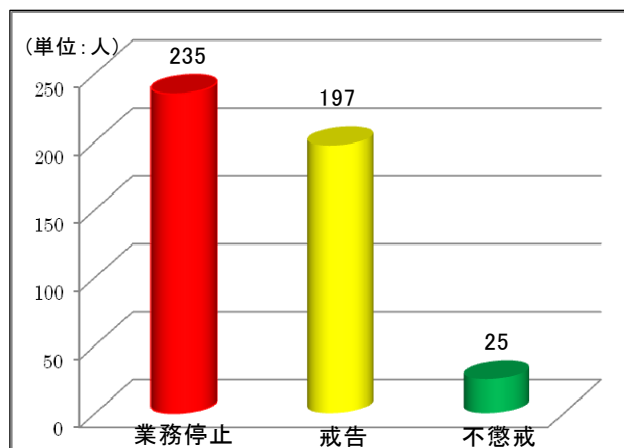
船種・海難種類別裁決隻数

(単位：隻)

海難種類／船種	衝突	衝突(単)	乗揚	沈没	転覆	遭難	火災	機関損傷	死傷等	施設等損傷	運航阻害	浸水	合計
旅客船	1	1	6			1	1	2	3				15
貨物船	36	9	11	1		1		3	2	2			65
油送船	5	2	2						1				10
漁船	149	16	37	1	4	1		14	5			5	232
引船	4		2		2	1		2	1	1			13
押船	4		2							2		1	9
作業船	1				2								3
遊漁船	9	1	5						1		1		17
はしけ(バージ)	4									1			5
プレジャーボート	49	5	14		4	1			8	1	1	1	84
交通船	4		1										5
台船	4		3							2			9
公用船	1		3							1			5
瀬渡船	4	1											5
その他	1		2						3				6
合計	276	35	88	2	12	5	1	21	24	10	2	7	483

※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨットを含みます。

(3)　免許種類別懲戒の状況

平成 22 年に言い渡された 330 件の裁決のうち、懲戒対象者は 457 人で、その中で業務停止を受けた人は、235 人と最も多く全体の 51.4%を占めています。次に多いのが戒告の 197 人で43.1%となっており、不懲戒が 25 人で 5.5%となっています。

懲戒対象者の免許種類別では、一級小型船舶操縦士が 234 人と全人数の 51.2%を占め最も多くなっており、次に二級小型船舶操縦士の 78 人となっています。

これらの小型船舶操縦士免許受有者の懲戒が多い要因として、小型船舶操縦士免許を受有する小型漁船やプレジャーボート等の操船者の海難が多いことが考えられます。

裁決における免許種類別懲戒状況

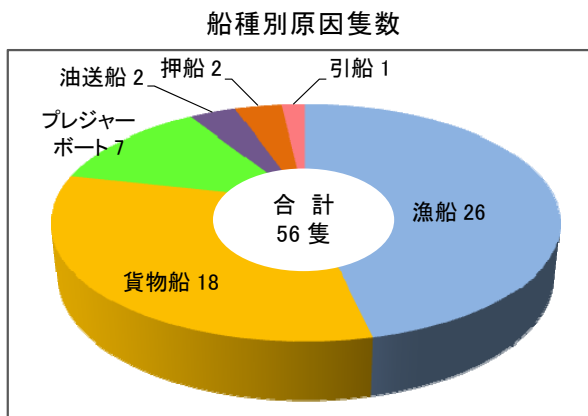
（単位：人）

免許＼懲戒		免許取消	業務停止	戒告	不懲戒	懲戒免除	合計
海技士（航海）	一級						0
	二級			1	1		2
	三級		8	7	1		16
	四級		26	16	2		44
	五級		22	20	1		43
	六級		3	4	1		8
海技士（機関）	一級			1	2		3
	二級						0
	三級			4	1		5
	四級		2	6			8
	五級		1	4	2		7
	六級						0
小型船舶操縦士	一級		119	107	8		234
	二級		47	26	5		78
	特殊		5	1			6
水先人	一級		2		1		3
	二級						0
	三級						0
合計		0	235	197	25	0	457

※「小型船舶操縦士」の「特殊」には、他の小型船舶操縦士との併有者は含まない。

3　裁決における原因

裁決で「原因なし」とされた船舶 42 隻を除いた 441 隻の原因総数は、521 原因となっており、摘示された原因をみると、「見張り不十分」が 191 原因と最も多く、全原因数の 36.7%を占めており、次いで「居眠り」が 59 原因、「航法不遵守」が 56 原因となっています。（資料 1、2 参照）

航法不遵守による海難

航法不遵守が原因とされる事件の原因数は56 原因で、見張り不十分の 191 原因、居眠りの 59 原因に次ぐ原因数となっています。

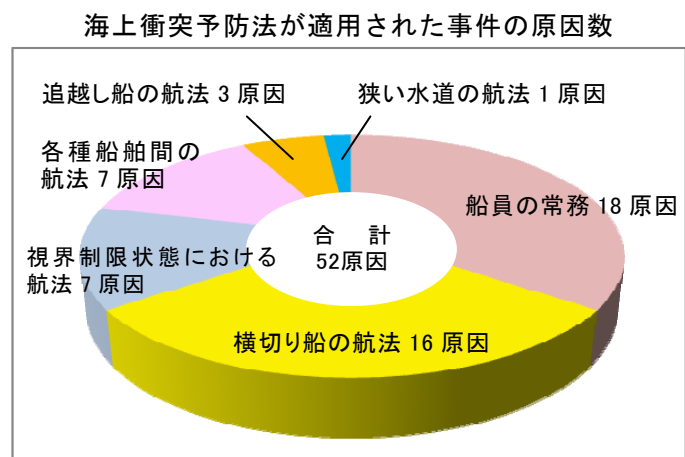
船種別でみると、漁船が最も多く 26 隻となっており、次いで貨物船の 18 隻、プレジャーボートが 7 隻などとなっています。

また、航法不遵守の 56 原因のうち、海上衝突予防法が適用された事件は 52 原因、以下、海上交通安全法が 2 原因、港則法が 1 原因、水上安全条例が適用された事件は 1 原因となっています。

(1) 海上衝突予防法が適用された事件

海上衝突予防法が適用された事件では、「船員の常務」が 18 原因と最も多く、次いで「横切り船の航法」が 16 原因、「視界制限状態における船舶の航法」が 7 原因、「各種船舶間の航法」が 7 原因、「追越し船の航法」が 3 原因、「狭い水道の航法」が 1 原因となっています。

「船員の常務」では、「一べつしただけで進行方向に他船はいないと思った」、「いずれ相手船が避航動作をとるものと思った」などの思い込みによる事件が発生しています。

「横切り船の航法」では、居眠りに陥った船舶との衝突事件が最も多く発生していますが、相手船は、「自船を避けてくれると思った」など動静監視が不十分のまま衝突する事件が発生しています。

(2) 海上交通安全法が適用された事件

海上交通安全法が適用された 2 原因では、明石海峡航路を横断する船舶が同航路に沿って航行中の船舶の進路を避けなかったもの及び備讃瀬戸北航路において同航路を北に横断する船舶が、同航路に沿って西行中の船舶の進路を避けなかったものが各 1 件となっています。

(3) 港則法が適用された事件

港則法が適用された 1 件は、港の防波堤西端付近において、同西端を右舷に見て航行中の船舶と同西端を左に見て航行中の船舶が衝突したものです。

(4) 水上安全条例が適用された事件

滋賀県琵琶湖等水上安全条例が適用された 1 件は、琵琶湖において相手船に接近する際、操船が不適切で衝突の危険を生じさせ、相手船が見張り不十分であったため衝突したものです。

横切り船の航法不遵守

貨物船Ｄ丸×漁船Ｓ丸　衝突事件

夜間、福島県相馬港南東方沖合において、南下中のＳ丸が見張り不十分で、前路を左方に横切るＤ丸の進路を避けないで衝突した事例

Ｄ丸：貨物船　434トン　乗組員３人
茨城県鹿島港→福島県相馬港
船　長：五級海技士（航海）免許　懲戒：戒告

Ｓ丸：漁船　5.5トン　乗組員２人
福島県松川浦漁港→同漁港の南東約17海里沖合の漁場
船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：１箇月停止

発生日時場所：平成22年１月28日01時15分　福島県相馬港南東方沖合

気象海象：晴れ　風力２　南西　上げ潮中央期

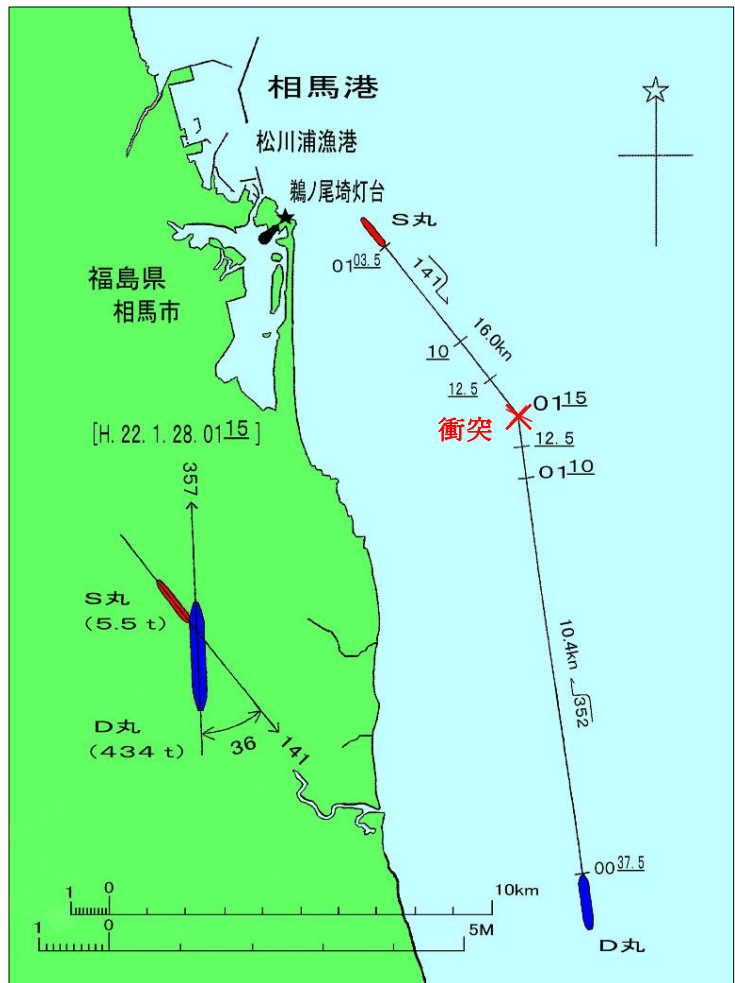
事実の概要

Ｄ丸は、砂利石材運搬船で、船長ほか２人が乗り組み、空倉のまま、相馬港に向かった。船長は、自動操舵とし、10.4ノットの速力で所定の灯火を表示して進行していたところ、レーダー及び双眼鏡による見張りで漁船群の映像とその明かりを認め、動静に注意を払って続航した。しばらくしてＳ丸の白、緑の灯火を視認し、その後、同船が方位に変化がほとんどなく**前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する**のを認めたが、**いずれＳ丸が避航動作をとるものと思い、大きく右転するなど衝突を避けるための協力動作をとらずに**進行し、衝突直前に右舵一杯をとったが、効なく衝突した。

Ｓ丸は、刺網漁業に従事する漁船で、船長ほか１人が乗り組み、漁場に向かった。その後、**先航する僚船から他船を認めたときに行われる無線連絡がなかったので、付近に他船はいないものと思い、レーダーを一べつしただけで周囲の見張りを十分行うことなく、Ｄ丸に気付かないまま前路を左方に横切るＤ丸の進路を避けずに**進行し、衝突した。

衝突の結果、Ｄ丸は左舷船首部外板に軽微な擦過傷を生じ、Ｓ丸は船首部を圧壊し、船長が約１箇月の加療を要する右肋軟骨損傷ほか顔面挫創及び胸骨挫傷を、甲板員が頭部打撲、右肋骨軟骨損傷などをそれぞれ負った。

◆ 他船はいないものと思い込み、見張りを十分に行わない船舶が増えています。
レーダーや双眼鏡などを活用して、常時、適切な見張りを行いましょう！

横切り船の航法不遵守

貨物船Ｈ丸×貨物船Ｓ丸 衝突事件

夜間、備後灘において、西行中のＳ丸が、見張り不十分で、前路を左方に横切るＨ丸の進路を避けないで衝突した事例

瀬戸内海備後灘

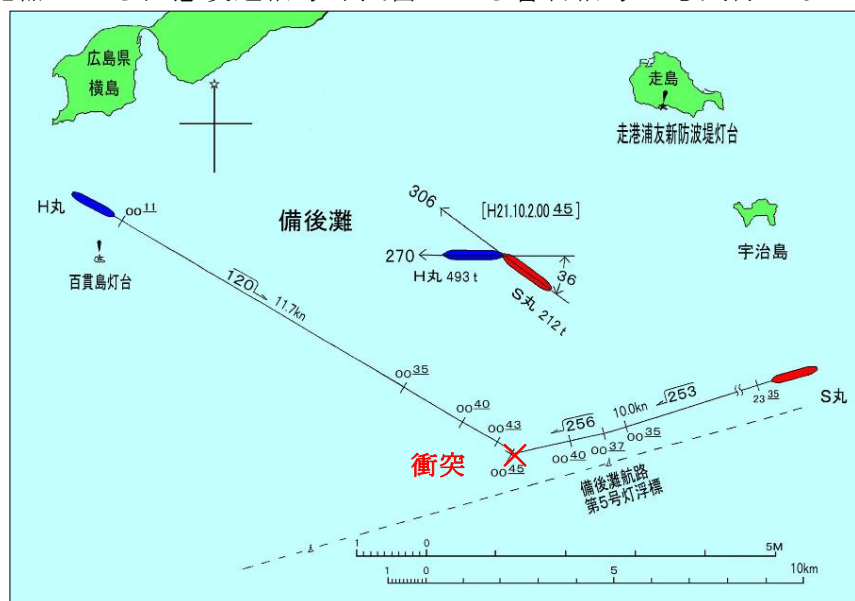
Ｈ丸：貨物船　493ﾄﾝ　乗組員５人　酢酸エチル 600ﾄﾝ　大分港→名古屋港
　一等航海士：　四級海技士（航海）免許　懲戒：戒告
Ｓ丸：貨物船　212ﾄﾝ　乗組員４人　菜種かす 600ﾄﾝ　阪神港神戸区→鹿児島港
　二等航海士：　四級海技士（航海）免許　懲戒：１箇月停止
発生日時場所：平成 21 年 10 月２日 00 時 45 分　瀬戸内海備後灘
気象海象：曇り　風はほとんどなし　下げ潮中央期

事実の概要

Ｈ丸は、船長及び一等航海士ほか 3 人が乗り組み、瀬戸内海を経由して名古屋港に向かった。21 時 30 分頃来島海峡付近で一等航海士が船橋当直を二等航海士から引き継ぎ、00 時 11 分針路を 120 度に定めて自動操舵とし、11.7 ノットの速力でレーダー1 台を作動させて進行した。00 時 35 分一等航海士は、レーダーにより左舷船首 3.2 海里のところに西行するＳ丸を認めた。00 時 40 分一等航海士は、走港浦友新防波堤灯台から 212 度 5.3 海里の地点に達したとき、Ｓ丸を左舷船首 21 度 1.5 海里に見るようになり、その後その方位にほとんど変化なく、**同船が前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近した**ので、Ｓ丸の動静を見守っていたところ、避航の様子が見えないので投光器による注意喚起信号や汽笛による警告信号を行って手動操舵に切り替えて続航し、00 時 43 分同灯台から 206 度 5.3 海里となったとき、同船との距離が 1,020 メートルとなって間近に接近したが、**同船が避けてくれるものと思い、速やかに行きあしを止めるなど衝突を避けるための協力動作を適切にとることなく**進行し、衝突した。

Ｓ丸は、船長及び二等航海士ほか 2 人が乗り組み、鹿児島港に向かった。二等航海士は、22 時 35 分頃船橋当直を船長から引き継ぎ、針路を 253 度に定めて自動操舵とし、10.0 ノットの速力で進行した。00 時 40 分二等航海士は、右舷船首 23 度 1.5 海里のところにＨ丸の白、白、紅 3 灯を視認することができ、その後その方位がほとんど変わらず、**同船が前路を左方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近したが、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、周囲の見張りを十分に行わなかった**ので、このことに気付かず、また、Ｈ丸が行った投光器による注意喚起信号や汽笛による警告信号にも気付かないまま、**右転するなどＨ丸の進路を避けずに**続航し、衝突した。

衝突の結果、Ｈ丸は右舷船尾外板に凹損、同部ハンドレール及びデッキコーミングに曲損を、Ｓ丸は左舷船首部外板に破口をそれぞれ生じた。

◆ 保持船であっても相手船が避けてくれない場合があるので注意しよう！

視界制限状態における航法不遵守

遊漁船Ｋ丸×モーターボートＢ丸 衝突事件

霧で視界制限状態となった江ノ島南方沖合において、安全な速力とせず、霧中信号も行わなかったばかりか、著しく接近した際、必要に応じて停止せずに衝突した事例

Ｋ丸：遊漁船　13㌧　乗組員１人　釣り客７人　神奈川県長井漁港→神奈川県江ノ島南西釣り場
船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：１箇月停止

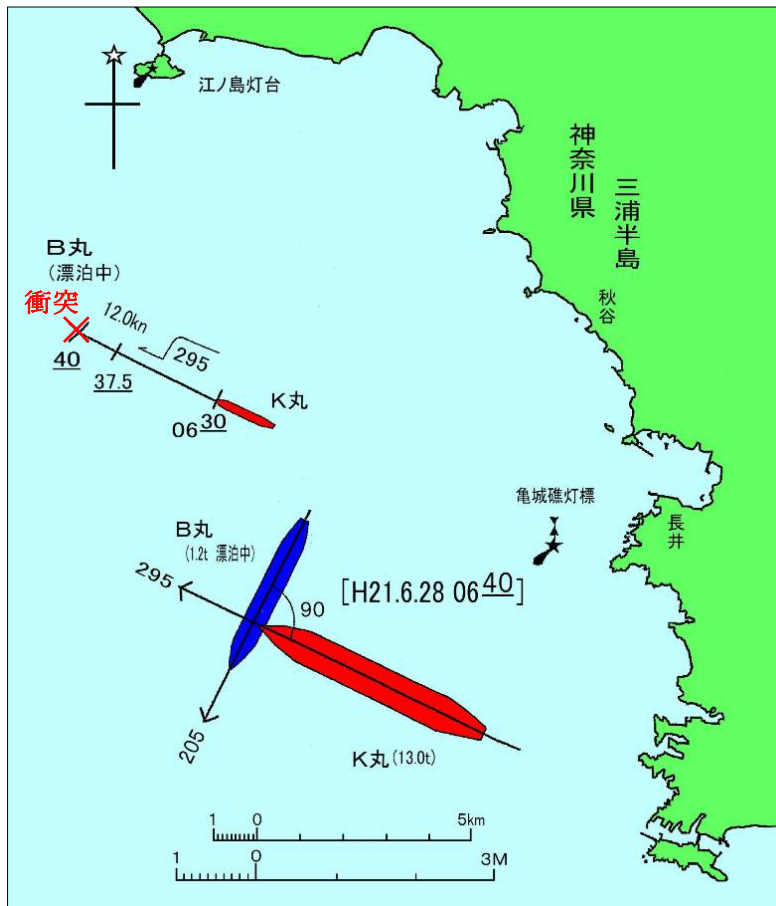
Ｂ丸：モーターボート 1.2㌧　乗組員１人　友人２人　神奈川県秋谷漁港→神奈川県江ノ島南方の釣り場
船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：戒告

発生日時場所：平成21年6月28日06時40分　神奈川県江ノ島南方沖合

気象海象：霧　風力3　南風　上げ潮末期　視程約60メートル

事実の概要

Ｋ丸は、船長が１人で乗り組み、釣り客７人を乗せ、いか釣りの目的で釣り場に向かった。06時30分**霧のため視程が約60メートルの視界制限状態となった**とき、前方に他船のレーダー映像を認めなかったことから、前路に他船はいないものと思い、**霧中信号を行うことなく、**針路を295度に定め、12.0ノットの速力で進行した。06時37分船長は、レーダーで正船首930メートルのところに漂泊しているＢ丸を探知でき、その後同船と著しく接近することを避けることができない状況となったが、依然として**前路に他船はいないものと思い、レーダーによる周囲の見張りを十分に行うことなく、針路を保つことができる最小限度の速力に減じることもせず、また、必要に応じて行きあしを止めることもせず**に続航中、衝突した。

Ｂ丸は、船長が、１人で乗り組み、友人２人を同乗させ、あじ釣りの目的で釣り場に向かった。船長は、06時30分衝突地点において、法定灯火に加えて作業灯を点灯し、シーアンカーを投入して、漂泊していたとき、**視程が約100メートルの視界制限状態となっていたが接近する他船が自船の明かりに気付いて避けてくれるものと思い、有効な音響信号を行わないまま、**魚釣りを開始していたところ、他船が接近して来るのを知ったが、漂泊を続けて衝突した。

衝突の結果、Ｋ丸は右舷船首部に擦過傷を、Ｂ丸は左舷前部外板に破口を生じ、船長及び同乗者１人が全治３箇月、もう１人が全治４箇月の重傷を負った。

◆霧などで視界が制限された場合は、レーダーによる見張りや、音響による信号を確実に実施しよう！

貨物船Ｙ丸×貨物船Ｔ号　衝突事件

夜間、霧で視界制限状態となった伊豆大島西北西方沖合において、両船が著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて停止せずに衝突した事例

視界制限状態における航法不遵守

Ｙ丸：貨物船　199 ﾄﾝ　乗組員 3 人　合成樹脂原料 126 ﾄﾝ　静岡県清水港→京浜港川崎区
船　長：五級海技士（航海）免許　懲戒：1 箇月停止

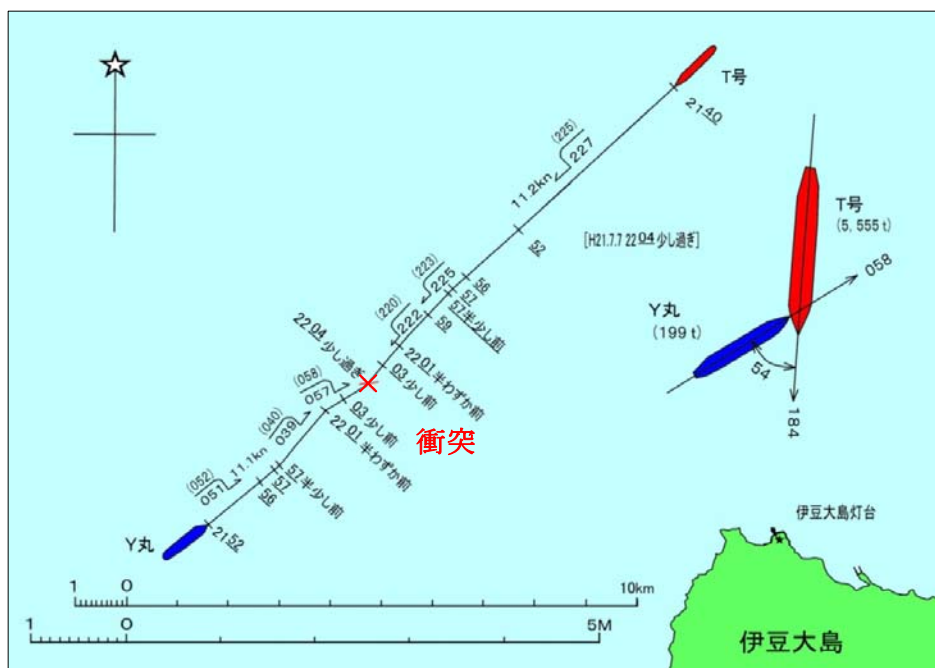
Ｔ号：貨物船　5,555 ﾄﾝ（マレーシア籍）　乗組員 19 人(中国人 8 人、フィリピン人 9 人、ミャンマー人 2 人）　空倉　千葉県木更津港→阪神港神戸区

発生日時場所：平成 21 年 7 月 7 日 22 時 04 分少し過ぎ　伊豆大島西北西方沖合

気象海象：霧　風力 4　南南西風　下げ潮末期　視程 200 メートル　微弱な北向きの海潮流

事実の概要

Ｙ丸は、船長が 20 時 20 分当直中の二等航海士から、**視程が約 200 メートルの視界制限状態になっている**との報告を受け、直ちに昇橋して操船指揮を執り、航行中の動力船の灯火を表示して北上した。21 時 56 分船長は、レーダーにより、左舷船首 3.0 海里のところにＴ号の映像を初めて認めたが、**霧中信号を行うことも、安全な速力にすることもなく、**続航した。その後、22 時 01 分半わずか前船長は、Ｔ号の映像を右舷船首 1.0 海里のところに認めるようになり、このまま続航するとＴ号と著しく接近することを避けることができない状況となったが、**左転をしたものの明確な方位変化がないことから今度は右転すれば無難に航過できるものと思い、針路を保つ最小限度の速力に減じることもなく、また、必要に応じて停止することもなく、**手動操舵に切り換えて右舵を取り 11.1 ノットの速力で進行した。22 時 03 分船長は、Ｔ号を左舷船首 0.5 海里のところに認めたことから衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴し、機関回転数を落として左舵一杯としたが、衝突した。

Ｔ号は、20 時 00 分三等航海士が当直に就き、21 時 40 分頃**視程が 0.5 海里の視界制限状態となった**が、その後、船長に報告しないまま、針路を 225 度に定めて自動操舵とし、11.2 ノットの速力で進行した。21 時 52 分三等航海士は、Ｙ丸の映像を右舷船首 2.4 海里のところに認めたが、**霧中信号を行うことも、安全な速力にすることもなく**続航した。22 時 03 分三等航海士は、Ｙ丸の映像を右舷船首 0.5 海里のところに認め得る状況となったとき、Ｙ丸が汽笛を吹鳴したが、このことに気付かないまま続航中、衝突した。

衝突の結果、Ｙ丸は船首部を圧壊し、Ｔ号は右舷船首部に破口を生じた。

◆ 相手船が十分に航過するまでは動静監視を続けよう！

各種船舶間の航法不遵守

漁船Ｋ丸×漁船Ｍ丸　衝突事件

夜間、愛媛県大崎鼻西方沖合において、漁場に向けて南下中の漁船が、見張りを十分に行わないで航行し、衝突した事例

愛媛県大崎鼻西方沖合

Ｋ丸：漁船（沖合底びき網漁業）　125㌧　乗組員９人
　　　愛媛県八幡浜港→豊後水道水ノ子島南方沖合の漁場
　　　機関員：五級海技士（航海）免許　懲戒：１箇月停止

Ｍ丸：漁船（流し網漁業）　6.46㌧（登録長　12.80メートル）　乗組員１人
　　　愛媛県西宇和郡伊方町大浜の係留地→愛媛県大崎鼻西方沖合約4.3海里の漁場
　　　船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：戒告

発生日時場所：平成21年10月22日03時10分　愛媛県大崎鼻西方沖合

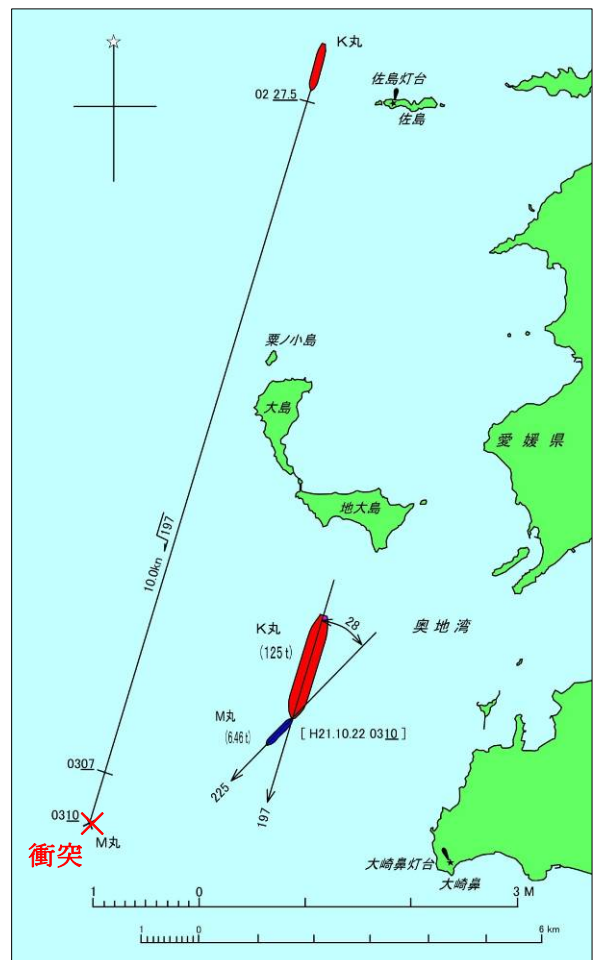
気象海象：晴れ　風力１　北東風　ほぼ低潮時　視界良好

事実の概要

Ｋ丸は、船長及び機関員ほか7人が乗り組み、豊後水道水ノ子島南方沖合の漁場に向かった。機関員は、機関員の雇い入れであったが、船橋当直の業務を行っていた。機関員は、佐島北西方沖合で、船長と交替して単独で船橋当直に就き、02時27分半針路を197度に定めて自動操舵とし、10.0ノットの対地速力で進行した。機関員は、03時37分ほぼ正船首930メートルのところに漁ろう中のＭ丸の灯火及び作業灯を視認できる状況となり、その後衝突のおそれがある態勢で接近したが、**前路に僚船のほか他船はいないものと思い、周囲の見張りを十分に行わず、Ｍ丸の進路を避けないまま**進行し、衝突した。

Ｍ丸は、船長が1人で乗り組み、操業の目的で、大崎鼻西方沖合約4.3海里の漁場に向かった。船長は、発航にあたり、**音響信号を行ってもあまり効果がないと思い、汽笛を備えないまま、**操業に従事していた。船長は、21日16時頃漁場に着き、翌22日01時15分頃漂泊して揚網を開始した。船長は、03時07分ほぼ衝突地点において、左舷船尾部で揚網していたとき、右舷船尾930メートルのところにＫ丸を視認でき、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近したが、**揚網作業に気を取られて気付かなかった。**03時09分船長は、右舷船尾300メートルのところにＫ丸の白、紅、緑3灯を初めて視認し、衝突のおそれがある態勢で接近するのを認めたが、**Ｋ丸が避けるものと思い、衝突を避けるための協力動作をとらないで**揚網中、衝突した。

衝突の結果、Ｋ丸は船首外板に擦過傷を生じ、Ｍ丸は左舷船尾端の船底外板及びブルワークに破損を生じた。

◆警告信号などの音響信号を行うことができるよう、汽笛を備えておこう！

漁船Ｋ丸×漁船Ｈ丸　衝突事件

携帯電話の操作に気を取られ見張り不十分の漁船が、揚網作業に専念して見張り不十分の漁船に衝突した事例

各種船舶間の航法不遵守

Ｋ丸：漁船（養殖作業）　11 トン　乗組員１人
愛媛県宇和島港→九島西方沖合の養殖いけす→宿毛湾の養殖いかだ
船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：１箇月停止

Ｈ丸：漁船（あまだいはえなわ漁）　4.99 トン　乗組員１人　かれい 80 キログラム
宇和島港→愛媛県美地島北方沖合の漁場
船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：戒告

発生日時場所：平成 21 年 7 月 1 日 11 時 20 分　愛媛県美地島北方沖合
気象海象：晴れ　風力 5　南風　上げ潮の中央期　視界良好

事実の概要

Ｋ丸は、船長が単独で乗り組み、宿毛湾の養殖いかだに向かった。11 時 09 分船長は、美地島第 1 号防波堤灯台（以下「美地島灯台」という。）から 064 度 2.4 海里の地点で、針路を 254 度に定めて自動操舵とし、15.0 ノットの速力で進行したとき、前路に支障となる他船を認めなかったので、携帯電話のインターネットサイトの検索を始めた。11 時 18 分船長は、右舷船首 3 度 900 メートルのところに、Ｈ丸を視認することができ、**同船が漁ろうに従事していることを示す法定形象物を表示していなかったものの、黄色回転灯を点灯し、漁ろうに従事していることが分かる状況で、**その後、その方位が変わらず、衝突のおそれがある態勢で接近したが、**携帯電話のインターネットサイトの検索に気を取られ、周囲の見張りを十分に行うことなく、同船の進路を避けないで**続航し、衝突した。

Ｈ丸は、汽笛を備えていない漁船で、船長が単独で乗り組み、有効な音響信号を行うことができる手段を講じないまま、美地島北方沖合の漁場に向かった。Ｈ丸のはえなわ漁は、その操業形態から、揚縄作業中は、操縦性能が制限されていた。08 時 40 分船長は、美地島灯台から 339 度 1,240 メートルの地点で、黄色回転灯を点灯したものの、漁ろうに従事していることを示す法定形象物を表示しないまま、揚縄作業を開始し、10 時 32 分針路を 180 度に定め、0.7 ノットの速力で、はえなわ漁による漁ろうに従事しながら進行した。11 時 18 分船長は、左舷正横後 900 メートルのところにＫ丸を視認することができ、その後、その方位に変化がなく、衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、**揚縄作業に専念して、周囲の見張りを十分に行うことなく、避航を促す有効な音響信号を行うことも、衝突を避けるための協力動作をとらないまま**続航し、衝突した。

衝突の結果、Ｋ丸は船首部に擦過傷を生じ、Ｈ丸は左舷後部外板に破口等を生じた。

◆ 当直中は、携帯電話を操作することに気を取られて見張りが疎かにならないようにしよう！

船 種 別 海 難

平成 22 年に言い渡された裁決の対象となった船舶は 483 隻で、その船種別の内訳は、漁船が 232 隻と最も多く全体の 48.0%を占めており、以下、プレジャーボートの 84 隻（17.4%）、貨物船の 65 隻（13.5%）、遊漁船の 17 隻（3.5%）、旅客船の 15 隻(3.1%)などとなっています。

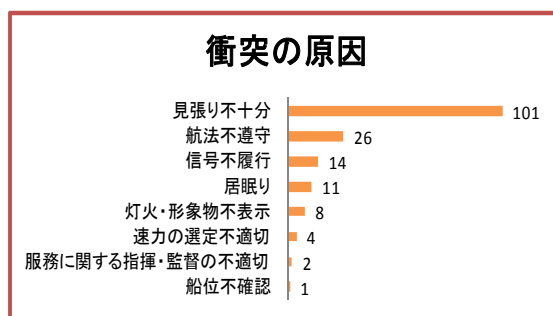
また、裁決で原因ありとされた船舶 441 隻のうち、原因別でみると、「見張り不十分」が 191 原因と最も多く、全体の 36.7%を占めています。次いで、「居眠り」の 59 原因、「航法不遵守」の 56 原因、「信号不履行」の 38 原因、「船位不確認」の 34 原因、「主機の整備・点検・取扱不良」の 19 原因、「服務に関する指揮・監督の不適切」の 15 原因などとなっています。（資料 2 及び資料 14 参照）

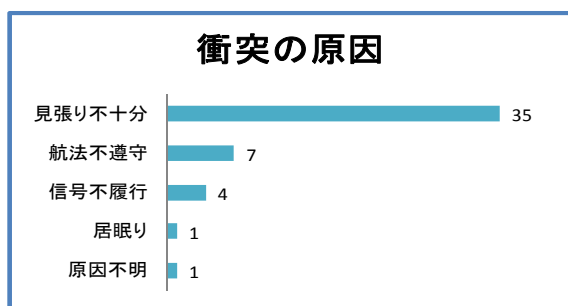
そこで、海難を起こした船種の中で多かったものから、漁船、プレジャーボート、貨物船、旅客船及び遊漁船の計 5 船種の原因種別について以下のとおり分類しました。

(1) 漁船

漁船の海難の種類で最も多いのは、衝突の 149 隻となっており、次に乗揚の 37 隻となっています。最も多い衝突の 149 隻中、原因ありとされた 134 隻のうち、半数以上の 101 隻で「見張り不十分」が原因とされています。

次に多いのが「航法不遵守」の 26 原因、「信号不履行」の 14 原因などとなっています。

「見張り不十分」の事件では、「先航している僚船から他船を認めたときの無線連絡がなかった」、「漁具を巻き揚げる作業に専念していた」などの原因で海難が発生しています。

(2) プレジャーボート

プレジャーボートの海難の種類では、衝突の 49 隻が最も多く、次いで乗揚の 14 隻、死傷等の 8 隻、衝突（単）の 5 隻などとなっています。

衝突では 49 隻中、原因ありとされた 46 隻のうち、半数以上の 35 隻で「見張り不十分」が原因とされています。

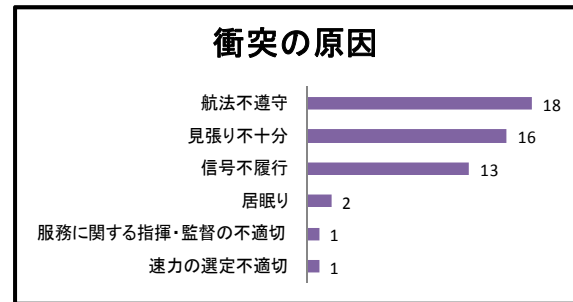
「見張り不十分」の事件では、「見えにくくなった前方の窓ふきに気を取られた」、「これまで錨泊中は他船が避けてくれたので当然避けてくれると思った」などの原因で海難が発生しています。

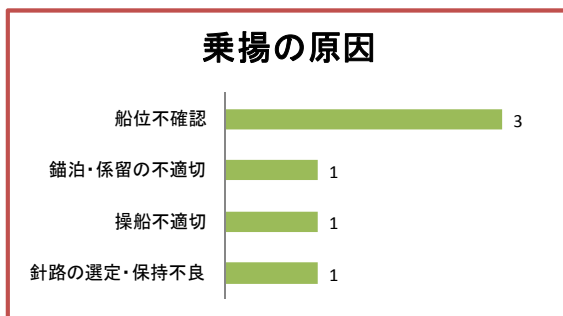
※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨットを含みます。

(3) 貨物船

貨物船の海難の種類では、衝突が 36 隻で最も多く、次いで乗揚が 11 隻、衝突（単）9 隻などとなっています。

衝突では 36 隻中、半数の 18 隻で「航法不遵守」が原因とされています。

「航法不遵守」の事件では、「前路に航行の支障となる船はいないものと思い、前路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近する他船に気付かなかった」、「船首方の複数の船舶に気を取られ、相手船を確実に追い越し、十分に遠ざかるまで相手船の進路を避けなかった」などの原因で海難が起こっています。

(4) 旅客船

旅客船の海難の種類では、乗揚が 6 隻で最も多く、次いで死傷等が 3 隻、機関損傷が 2 隻などとなっています。

乗揚では 6 隻中、半数の 3 隻で「船位不確認」が原因とされています。

「船位不確認」では、「これまでも同じように早めに転針しても何事もなかったことから、今回も無難に航過できると思った」、「可動物標の漁具の旗のみを注視して不動物標である護岸を見て船位の確認を行っていなかった」などの原因で海難が起こっています。

また、旅客の負傷事件は、1 件で 2 人が負傷しています。

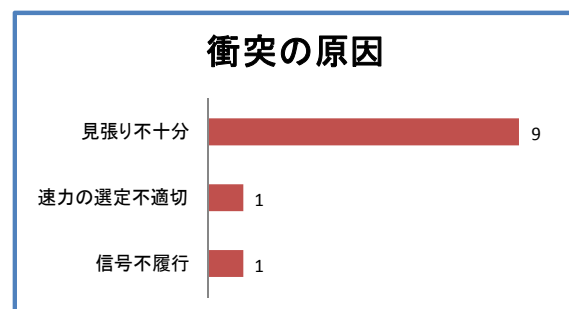
これは、波浪注意報が発表される中、強風と高い波を受けて航行中、高起した波を受け、船体の動揺で客室の座席に腰掛けていた旅客 2 人が同座席に打ち付けられ負傷したものです。

(5) 遊漁船

遊漁船の海難の種類では、衝突が 9 隻で最も多く、次いで乗揚が 5 隻などとなっています。

衝突では 9 隻中、全てで「見張り不十分」が原因とされています。

「見張り不十分」の事件では、「船首死角を生じている状態で航行中、前路に他船はいないものと思い、船首を左右に振るなどの船首死角を補う見張りを行っていなかった」、「遊漁を行って漂泊中、午後になって周囲に他船がいなくなったことから警戒心が緩み、見張りを十分に行わなかった」などの原因で海難が発生しています。

旅客船

旅客船O丸 岸壁衝突事件

着岸操船をする際、主機遠隔操縦場所の切替え状況の確認を十分に行わなかったことから、主機の操縦が不能となったまま、岸壁に向首進行して衝突した事例

O丸：旅客船　694トン　乗組員5人　旅客27人　車両8台
山口県柳井港→愛媛県松山港
船　長：四級海技士（航海）免許　懲戒：2箇月停止
発生日時場所：平成21年12月19日10時45分　愛媛県松山港
気象海象：晴れ　風力4　西風　上げ潮末期

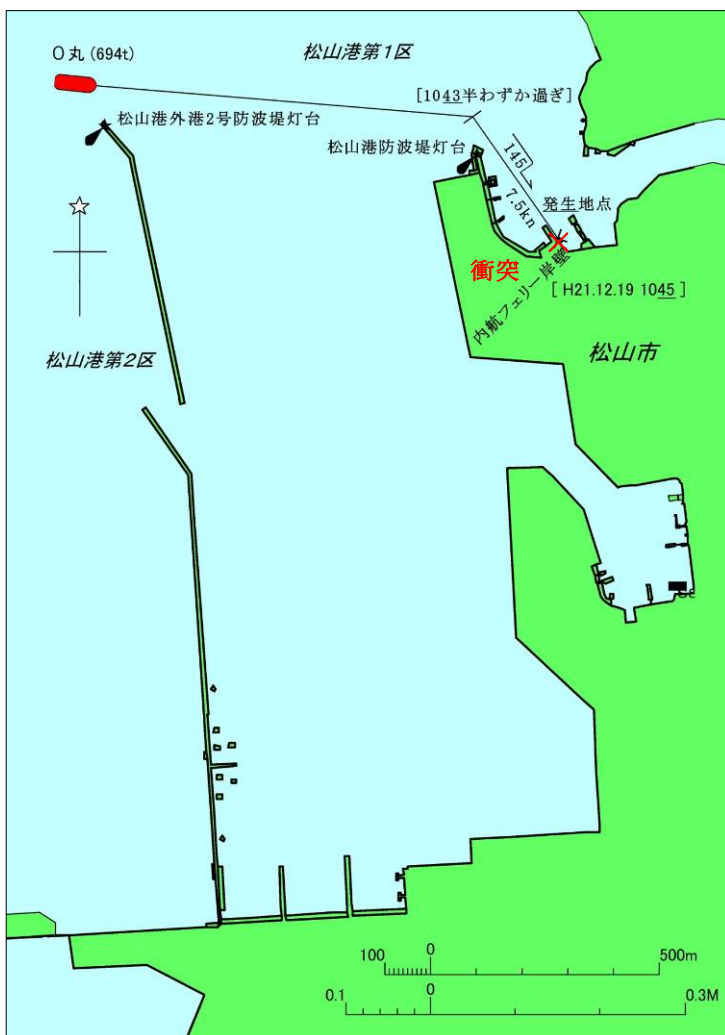
事実の概要

O丸は、08時15分柳井港を発し、松山港へ向かった。船長は、10時34分頃当直者と交代し、単独で操船を行うとともに、乗組員を入港準備配置に就けた。船長は、手動操舵で機関操縦ハンドルを5.0ノッチないし5.5ノッチとし、12ノットないし14ノットの速力で航行を続け、10時41分頃松山港外港2号防波堤北灯台北方沖合に至ったとき、同ハンドルを3ノッチとして10ノットないし11ノットの速力で進行した。船長は、10時43分半わずか過ぎ松山港防波堤灯台から355度80メートルの地点において、機関操縦ハンドルを前進1ノッチとして速力を減じ、針路を着岸予定岸壁に向く145度に定め、7.5ノットの速力で同岸壁に向首する態勢で進行した。船長は、西風で圧流されないか風速計を見たり、また、周囲の見張りを行ったりして操船していたところ、**機関操縦ハンドルが前進1ノッチのままであることを失念した。**

10時44分船長は、松山港防波堤灯台から104度60メートルの地点に達し、可動橋までの距離が200メートルとなったが、**中央操縦盤の機関操縦ハンドルが中立位置であると思い込み、操縦場所の切替え状況の確認を十分に行うことなく、**切替スイッチを中央操縦盤から右舷操縦盤に切り替え、操縦位置確認ボタンを押して操縦ハンドルを微速力後進としたが、主機の遠隔操縦ができないことから、操縦場所が切り替わっていないことに気付き、直ちに中央操縦盤に戻って全速力後進としたが間に合わず、岸壁に衝突した。

衝突の結果、船首部に損傷を生じ、可動橋に損傷を生じて約1年間使用不能となった。

◆ 操縦場所の切替え状況については表示灯の点滅を目視などで再度確認しよう！

旅客船

旅客船Ａ丸 旅客負傷事件

波浪注意報が発表され、強い風が吹く状況下、船体が激しく動揺し、座席に腰掛けていた乗客が座席に打ち付けられた事例

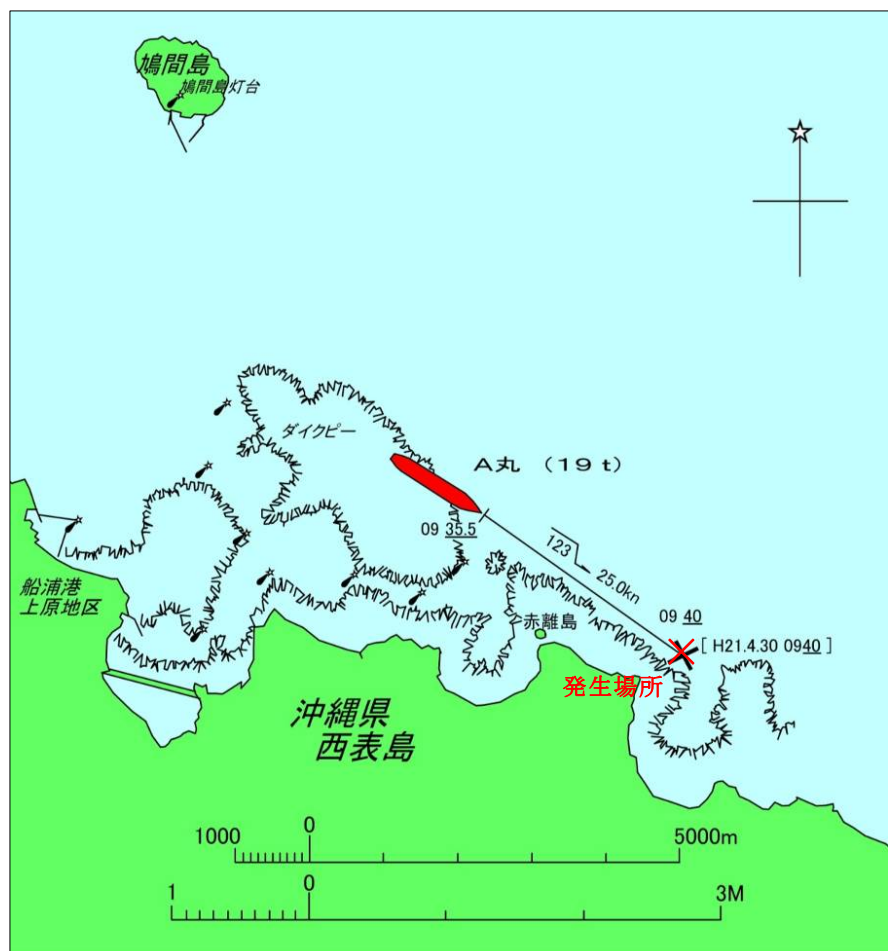
Ａ丸：旅客船　19ﾄﾝ　乗組員２人　旅客28人
沖縄県船浦港上原地区→沖縄県石垣港
船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：１箇月停止
発生日時場所：平成21年4月30日09時40分　沖縄県西表島北東方沖合
気象海象：晴れ　風力５　東北東風　上げ潮末期　波浪注意報　視界良好

事実の概要

Ａ丸は、船長ほか1人が乗り組み、旅客28人を乗せ、石垣港に向かった。発航後、船長は、石垣市に波浪注意報が発表され、**10メートル以上の強い東北東風が吹く状況下**、風の影響が少ない西表島北側のさんご礁域とダイクピーと称するさんご礁域との間の航路を通航することとし、徐々に速力を増しながら**35.5ノットの速力で**ダイクピーの南側を同航路に沿って航行した。船長は、09時35分半鳩間島灯台から144度3.8海里の地点で、針路を123度に定め、25.0ノットの速力で手動操舵により進行した。定針したとき、船長は、左舷船首方からの風浪を直接受ける状況となって動揺が大きくなったが、**シートベルトを座席シートの下に収納したまま、旅客にシートベルトを着用させなかった**ばかりか、**速力を25.0ノットに減速し**たものの、**高い波を受けるときだけ減速すれば問題ないものと思い、大幅に減速して航行するなど、波浪による動揺及び衝撃を緩和するための減速措置を十分にとることなく**続航した。

09時40分鳩間島灯台から138度5.5海里の地点において、Ａ丸は、左舷船首方から波高2メートルないし3メートルの高起した波を受け、減速が間に合わずに船首が波に持ち上げられたのち、波の谷間に急激に降下して船体が上下に激しく動揺し、旅客2人が上方に跳ね上げられて落下し、座席に打ち付けられた。

その結果、旅客２人が４週間の安静を要する第２腰椎圧迫骨折を負った。

◆悪天候の場合、波浪などによる動揺及び衝撃を緩和するための減速措置を十分に行おう！

貨物船

貨物船Ｋ丸×引船Ｆ丸引船列 衝突事件

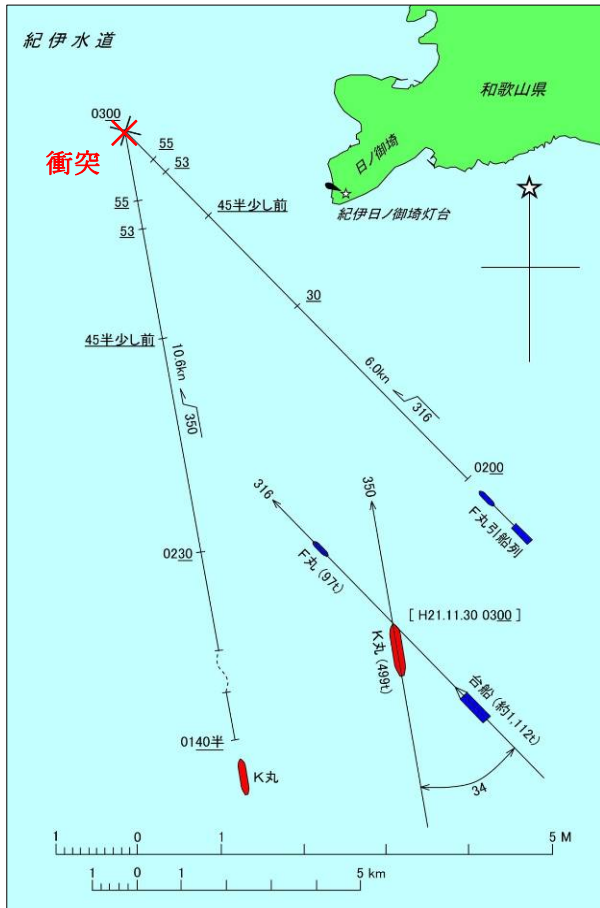
夜間、船舶を追い越す際、居眠り運航の防止措置が不十分で、居眠りに陥ったまま進行し、衝突した事例

Ｋ丸：貨物船　499トン　乗組員５人　コンテナ32個
名古屋港→阪神港神戸区
二等航海士：五級海技士（航海）免許　懲戒：２箇月停止
Ｆ丸：引船　97トン　乗組員３人　台船　1,112トン（全長50.00メートル）
京浜港東京区→広島県呉港
船　長：五級海技士（航海）免許　懲戒：戒告
発生日時場所：平成21年11月30日03時00分　紀伊水道
気象海象：晴れ　風力１　北風　上げ潮末期　視界良好

事実の概要

Ｋ丸は、船長及び二等航海士ほか３人が乗り組み、阪神港神戸区に向かった。02時45分半少し前二等航海士は、紀伊日ノ御埼灯台から231度2.9海里の地点で、右舷船首28度1.6海里のところに、Ｆ丸の黄色回転灯と白１灯を初めて視認したものの、双眼鏡やレーダーで確かめなかったので、台船をえい航している（以下「Ｆ丸引船列」という。）と分からず、今までの経験から低速力でえい網している漁船で、**無難に航過することができるものと考えて進行した**。二等航海士は、**睡眠不足であったことと海上が平穏なうえ、Ｆ丸引船列の灯火のほかに他船を見かけなかったことから、気が緩み、眠気を催したが、居眠り運航の防止措置をとらず、**いつしか居眠りに陥った。02時53分二等航海士は、Ｆ丸引船列の灯火を視認することができ、その後、**Ｆ丸引船列を追い越し衝突のおそれがある態勢で接近する状況となった**が、居眠りに陥っていてこのことに気付かず、**同引船列の進路を避けないで**進行し、衝突した。

Ｆ丸は、船長ほか２人が乗り組み、台船をえい航し、呉港に向かった。02時30分船長は、紀伊日ノ御埼灯台から203度1.5海里の地点で、左舷船尾にＫ丸の白、白、緑３灯を初めて視認し、いずれ左舷側を追い越していくものと考え、**警告信号を行わないで**続航した。船長は、02時55分紀伊日ノ御埼灯台から280度2.4海里となり、Ｋ丸が左舷船尾57度1,090メートルとなったとき、**直ちに減速して右転するなど、衝突を避けるための協力動作をとることなく**、なおもＦ丸の避航を期待し、続航して衝突した。

衝突の結果、Ｋ丸は左舷中央部外板に凹損などを生じ、Ｆ丸は右舷船尾部外板に凹損、機関長が腰椎左横突起骨折等を負った。

◆疑問を感じたら、警告信号を積極的に行おう！

貨物船Ｕ丸 岸壁衝突事件

強風を受けて着岸する際、風圧に対する船体の姿勢制御の措置が不適切で、岸壁に向首して衝突した事例

Ｕ丸：貨物船　1,596トン　乗組員11人　コンテナ及びシャーシ等約1,200トン
阪神港大阪区→沖縄県那覇港
船　長：三級海技士（航海）免許　懲戒：１箇月停止
発生日時場所：平成21年1月9日07時55分　沖縄県那覇港浦添ふ頭
気象海象：晴れ　風力7　北北西風　下げ潮初期　視界良好

事実の概要

Ｕ丸は、船長ほか 10 人が乗り組み、那覇港に向かった。船長は、強い北北西風が吹く状況下、自ら操船の指揮を執り、07 時 43 分半那覇港新港第 1 防波堤北灯台から 355 度 170 メートルの地点で、針路を浦添ふ頭に向く 095 度に定め、風を左舷側から受ける態勢で、12.5 ノットの速力で手動操舵により進行した。07 時 46 分少し前船長は、那覇港浦添北内防波堤灯台（以下「内防波堤灯台」という。）から 266 度 640 メートルの地点に達し、速力を 10.0 ノットに減じ、風下への圧流を考慮して平素よりも北寄りに航行することとし、07 時 48 分速力を 7.0 ノットとして続航した。07 時 50 分船長は、内防波堤灯台から 095 度 470 メートルの地点で、速力を極微速力の 4.0 ノットとし、左舷ウイングに出てバウスラスター遠隔操縦装置を自ら操作しながら、着岸予定の浦添ふ頭 1 号岸壁に向けて緩やかに右転し始め、船体と岸壁とが平行になるように右回頭を続けた。07 時 53 分船長は、内防波堤灯台から 098 度 880 メートルの地点に達したとき、**船首が約 45 度回頭したことから、あとは惰性で回頭を続けるものと思い、左舷後方から受ける強い北北西風の風圧を考慮して船体と岸壁とが平行になるまで速やかに右回頭するなど、風圧に対する船体の姿勢制御の措置を適切に行うことなく**、機関長にテレグラフを翼角 0 度の停止位置とするよう命じた。07 時 53 分半船長は、強風を左舷後方から受け、船尾が風に落とされて思うように右回頭しないのを認め、何とか船首が岸壁を替わるものと動静を監視しながら、惰性で浦添ふ頭 2 号岸壁に接近した。07 時 55 分僅か前船長は、船首配置の一等航海士の報告で危険を感じ、全速力後進をかけたが、衝突した。

衝突の結果、Ｕ丸は球状船首部に凹損等を生じ、岸壁に損傷を生じた。

◆風圧に対する船体の姿勢制御は、余裕をもって行おう！

油送船

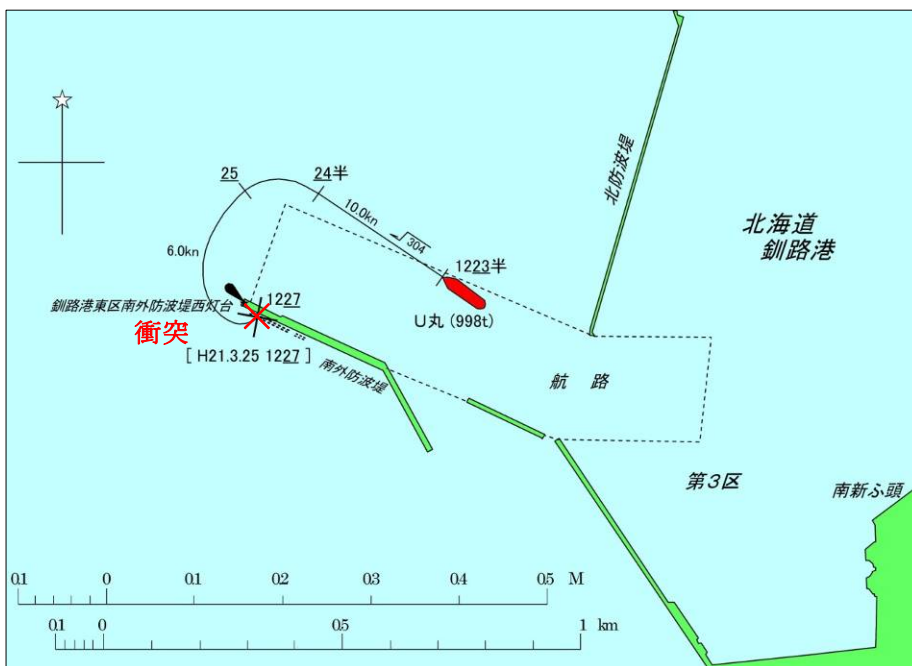
油送船U丸 消波ブロック衝突事件

出航操船中、自動操舵に切り替えて航行する際、針路の確認が不十分で、防波堤に向首進行して衝突した事例

北海道釧路港

U丸：油送船　998トン　乗組員8人　空倉　北海道釧路港南新ふ頭→青森港
船　長：四級海技士（航海）免許　懲戒：1箇月停止
発生日時場所：平成21年3月25日12時27分　北海道釧路港
気象海象：晴れ　風力2　東風　下げ潮中央期　視界良好

事実の概要

U丸は、船長ほか7人が乗り組み、空倉のまま、青森港に向かった。操舵装置は、電動油圧式で、電磁弁を2系列（以下「1号電磁弁」、「2号電磁弁」という。）備え、電磁弁はまれにゴミの混入などで誤作動を起こすことがあり、異常が発生したときは、運転していない電磁弁に切り替えるよう、取扱説明書で注意を促していた。また、設定針路から左右15度以上変針したときは、警報ブザーが鳴るようになっていた。離岸後、船長は、自ら操船の指揮を執り、釧路港第3区から航路に入ったのち、12時23分半釧路港東区南外防波堤西灯台（以下「防波堤灯台」という。）から082度420メートルの地点に達したとき、針路を304度に定め、機関を回転数毎分250にかけ、プロペラ翼角を全速力前進の16度として、10.0ノットの速力で手動操舵によって進行した。12時24分半船長は、防波堤灯台から034度280メートルの地点に至り、南外防波堤を航過したので、主機の操縦権を機関室に移し、単独の当直に就き、北海道襟裳岬に向けて左転を始めた。12時25分船長は、防波堤から359度230メートルの地点に達したとき、**針路を230度に転じて、自動操舵に切り替えたところ、運転中の1号電磁弁が誤作動を起こし、左舵が取られたまま回頭を続けたが、設定した針路を操舵装置が保持するものと思い、針路の確認を十分に行わなかった**ので、このことに気付かず、左舷後方の海図台に移動し、船尾方を向いて航海日誌の記入を始めた。船長は、自船が舵角を増して左舵40度となり、6.0ノットの速力で左回頭を続け、設定針路から15度変針したものの、**警報ブザーにも気付かず**、航海日誌の記入が一段落して、船首方を見たところ、前方に釧路港の岸壁が見えたので驚き、初めて操舵装置の異常を認め、**電磁弁切替えスイッチを切り替えることに思い至らず**、手動操舵に切り替え、舵輪を回したものの、消波ブロックに衝突した。

衝突の結果、左舷船首部外板に亀裂等を生じた。

◆当直中は、ほかの作業を行わないで、当直業務に専念しよう！

油送船Ｈ丸 乗揚事件

夜間、来島海峡航路を西行して中水道に向け航行中、居眠り運航の防止措置が不十分で乗り揚げた事例

来島海峡航路

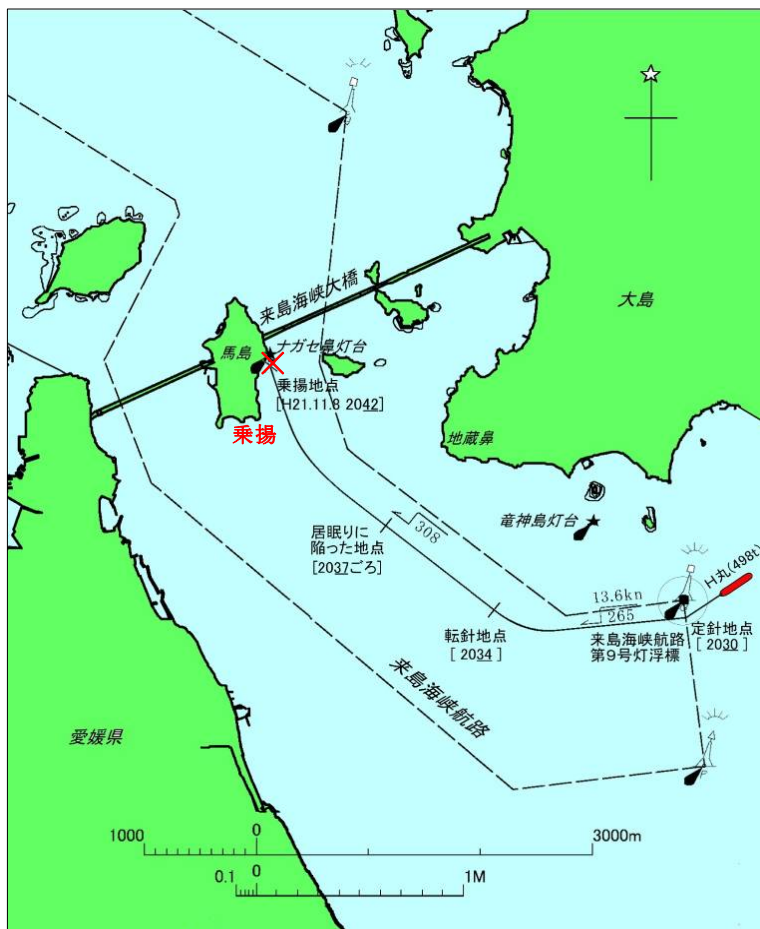
油送船

Ｈ丸：油送船　498トン　乗組員６人　工業揮発油80キロリットル及びゴム溶剤200キロリットル　和歌山県和歌山下津港→福岡県博多港

船　長：四級海技士（航海）免許　懲戒：１箇月停止

発生日時場所：平成21年11月８日20時42分　愛媛県馬島東岸

気象海象：晴れ　風力２　東風　付近海域には約1.5ノットの北流　海上は穏やか

Ｈ丸は、船長ほか５人が乗り組み、博多港に向かった。ところで、Ｈ丸は、主に瀬戸内海を航行し、その際には必ず来島海峡航路を通航し、同船には、居眠り運航防止装置を備えていたが、手動操舵のときには作動しない装置であった。船長は、13時15分鳴門海峡を通過して13時20分降橋したのち、寝る時間はあったものの、寝付きの悪い状態が数日続いており、やや睡眠不足の状態で19時50分一等航海士から当直を引き継いで単独船橋当直に就き、自動操舵により航行した。船長は、来島海峡航路第９号灯浮標の手前で自動操舵から手動操舵に切り替え、折からの潮流に乗じて13.6ノットの速力で進行した。20時34分船長は、竜神島灯台から225度0.66海里の地点において、針路を308度に転じ、同一速力のまま続航した。このころ、船長は、眠気を催すようになったが、**来島海峡航路通航で緊張しているのでまさか居眠りすることはあるまいと思い、２人当直を行うなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく、**舵輪を持った姿勢のまま進行した。船長は、愛媛県大島地蔵鼻の真西付近で航路に沿って変針し、来島海峡中水道の中央部に向かう予定であったが、20時37分頃竜神島灯台から269度1.0海里付近で居眠りに陥った。Ｈ丸は、約1.5ノットの順潮流の影響を受け、また、船長が持っていた舵輪が動いたものか、徐々に右転して馬島東岸に向首進行し、20時42分ナガセ鼻灯台から169度80メートルの地点において、馬島東岸に乗り揚げた。

乗揚の結果、船首部から機関室前部までの船底に擦過傷及び凹損などを生じ、満潮を待って自力で離礁した。

◆ 狭水道を通航するときなど緊張する状況であっても、居眠りに陥ることがあるので、居眠り運航の防止措置を怠らずに！

漁

船

漁船K丸　護岸衝突事件

新潟港外港において、同港西区に向けて帰航中、居眠り運航の防止措置が不十分で、転針措置がとられず、護岸に衝突した事例

新潟港外北側護岸

K丸：漁船(一本釣り及びまぐろ延縄漁業)　10.11トン　乗組員3人
　　　新潟県佐渡島北方沖合の漁場→新潟港
　　　船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：1箇月停止
発生日時場所：平成21年5月29日05時50分　新潟港外新潟空港北側護岸
気象海象：曇り　風力2　東北東風　上げ潮末期

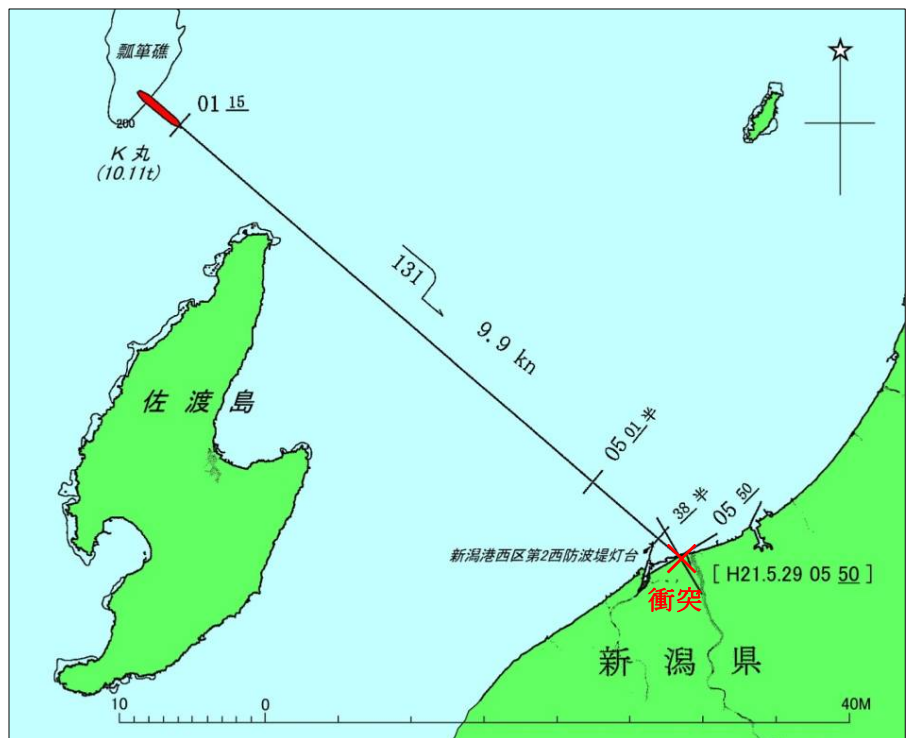
事実の概要

K丸は、船長ほか2人が乗り組み、するめいか漁の目的で出港し、漁場に到着後、操業を始め、29日01時10分操業を終え、水揚げのため帰途に就いた。船長は、甲板員2人を操舵室後部の船員室で休息させ、自ら単独の船橋当直に就き、01時15分新潟港西区第2西防波堤灯台（以下「第2西防灯台」という。）から312度43.5海里の地点で、針路を131度に定めて自動操舵とし、9.9ノットの速力で、1号レーダーを6海里レンジとしてガードリングを3海里と1海里に設定して進行した。05時01分半船長は、第2西防灯台から316.5度6.0海里の地点に差し掛かったとき、6海里レンジとした1号レーダー画面に新潟港西区第2西防波堤の映像を初めて認め、前路に障害となる他船の映像を認めなかったことから、ガードリングの設定を解除した。船長は、睡眠不足と疲労が蓄積した状態であったうえに、あと30分ばかりで港内に向かう転針予定地点に至ることから、気が緩み、眠気を催したが、**居眠りをすることはあるまいと思い、甲板員を昇橋させて2人当直に当たるなど、居眠り運航の防止措置を十分にとることなく**、いつしか居眠りに陥った。

05時38分半船長は、第2西防灯台から041度0.6海里の地点で、転針予定地点に達したが、居眠りに陥っていて同地点に至ったことに気付かず、転針措置がとられずに自動操舵のまま進行し、05時50分第2西防灯台から112度2.0海里の地点において、新潟港外港の新潟空港北側護岸の消波ブロックに衝突した。

衝突の結果、球状船首に圧壊、両舷船首部及び右舷中央部外板に亀裂を伴う擦過傷を生じた。

◆眠気を感じたら、ガムを噛んだり、コーヒーを飲んだり、外気にあたるなどして気分転換を図ろう！

漁船

漁船Ｈ丸 乗揚事件

夜間、漁場に向けて出航する際、船位の確認が不十分で、消波ブロックへ乗り揚げた事例

Ｈ丸：漁船(大中型まき網漁業)　17.30トン　乗組員２人
銚子漁港第２漁船だまり→犬吠埼南東方約 1.5 海里の漁場
船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：戒告
発生日時場所：平成 21 年 10 月 16 日 04 時 50 分　銚子港
気象海象：晴れ　風力２　北北西風　下げ潮中央期　視界良好

事実の概要

Ｈ丸は、船長ほか１人が乗り組み、いわし漁の目的で、船団を構成する僚船５隻とともに、銚子漁港第２漁船だまりを発し、犬吠埼南東方沖の漁場に向かった。発航後、船長は、甲板員を操舵室右舷側の前方が見えない低い椅子に座らせ、自らは同室中央付近で椅子に腰掛けた状態で操船にあたり、700 メートルレンジとしたレーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、船団の先頭に立って利根川を下航し、04 時 46 分わずか過ぎ一ノ島灯台から 229 度 690 メートルの地点で、針路を 035 度に定め、11.5 ノットの速力で手動操舵により進行した。04 時 47 分半わずか過ぎ船長は、一ノ島灯台から 274 度 200 メートルの地点に達したとき、右舷前方に東防波堤北端から約 50 メートル南方の同防波堤西側方面に停留した小型漁船が表示する灯火を視認し、同漁船を右舷側に約 30 メートルないし 50 メートル離して航過するつもりで、04 時 48 分少し前一ノ島灯台から 003 度 330 メートルの地点から、徐々に右転を開始した。このとき、船長は、針路がいつもより右方に偏って、東防波堤北側方面の消波ブロックに向首していることを認め得る状況であったが、**同防波堤北端付近に認めた漁船との航過距離に気を取られ、東防波堤灯台の灯光、レーダー映像及びＧＰＳプロッターに残った過去の航跡を見るなど、船位の確認を十分に行わなかった**ので、このことに気付かないまま、同じ速力で右転を続けた。船長は、わずかに右舵を取って続航中、消波ブロックに乗り揚げた。

乗揚の結果、右舷中央部船底外板が破口するなどの損傷を生じた。

◆ 夜間、港内を航行する場合は、レーダーなどを活用して防波堤などとの位置関係を確認しよう！

プレジャーボート

モーターボートＡ丸 遭難事件

琵琶湖において、強い西風が吹く状況下、釣り場を移動中、激しい動揺のため船外機が水面下に没して停止した事例

琵琶湖南部

Ａ丸：モーターボート　4.70 メートル　乗組員１人　同乗者２人
船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：１箇月停止
発生日時場所：平成 21 年４月 26 日 09 時 18 分　琵琶湖南部　滋賀県近江八幡市沖合
気象海象：曇り　風力５　西風　強風注意報　波高１ないし２メートル

事実の概要

Ａ丸は、貸船業者が琵琶湖で貸船として使用していたところ、船長が同船を借りて 1 人で乗り組み、友人 2 人が同乗し、ばす釣りの目的で、05 時 10 分琵琶湖南部西岸を発し、南湖に向かった。船長は、琵琶湖で釣りをするのは 2 度目で、北湖で釣りをしたことはなかった。これより先船長は、携帯電話で入手した気象情報から琵琶湖一帯に強風注意報が発表されていることを知り、Ａ丸を借りる際、**貸船業者から東岸には行かないよう注意を受けた。**船長は、南湖、北湖、マイアミ浜沖合に移動し、ばす釣りを続けたものの、釣果がなく、今宿沖合に移動した。船長は、依然釣果がなかったので、東岸の沖島東側で釣ってみることとし、08 時 30 分針路を 065 度に定め、時速 40.0 キロメートルで進行した。その後、船長は、東岸に近づくにつれ、西風が強くなるとともに波浪を船尾方向から受けるようになり、08 時 43 分沖島まで約 2,700 メートルとなったとき、波浪のため縦揺れが大きくなって大幅な減速を余儀なくされる状況となったが、**もう少しで沖島に達し、減速すれば何とか航行できると思い、速やかに西岸に引き返すなど早めに荒天避難の措置をとることなく**、時速 10.0 キロメートルに減速して同じ針路のまま続航した。船長は、09 時 02 分半沖島島頂から 203 度 1,200 メートルの地点に達したとき、ときどき船首を波に突っ込むようになったので不安になり、約 500 メートル北方に沖之島漁港があることを知らないまま、西岸に引き返すつもりで針路を 263 度に転じ、その後船首方向から強い風と波浪を受け、Ａ丸はときどき激しい縦揺れのため船外機が海面下に没するようになり、09 時 17 分エンジンカバーの空気取入口から湖水が流入するなどして船外機が停止したため船首方向を保つことができなくなり、高波を受けて浸水し、船体が水没して航行不能となった。

その結果、船外機、魚群探知機等に濡れ損を生じた。

◆ 気象情報はこまめに収集し、天候が急変するおそれがあれば、早めに避難しよう！

水上オートバイM号水上オートバイＥ号 衝突事件

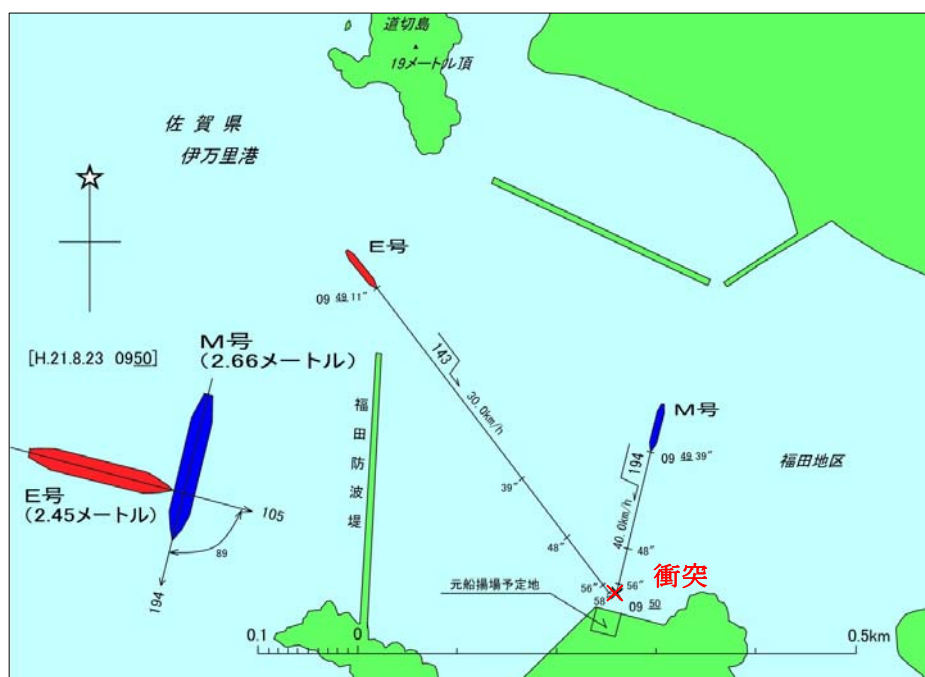
両船がいずれも同じ発着場所に向かって帰航中、見張り不十分で衝突した事例

プレジャーボート

M号：水上オートバイ　2.66メートル　乗組員１人
　　船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：１箇月停止
Ｅ号：水上オートバイ　登録長 2.45メートル　乗組員１人　同乗者１人
　　船　長：小型船舶操縦士免許　懲戒：１箇月停止
発生日時場所：平成21年8月23日 09時50分　伊万里港
気象海象：晴れ　風力１　北西風　上げ潮末期　視界良好

事実の概要

M号は、船長が１人で乗り組み、救命胴衣を着用し、09時49分20秒伊万里港北東部の福田地区にある出入り口が北方に開口した元船揚場予定地（以下「発着場所」という。）を発し、その北北東方沖合に向かった。船長は、発進後、発着場所の沖合 200 メートルばかりのところまで航走したのち、同場所に戻ることとして左旋回し、09時49分39秒伊万里港福島灯標から 107 度 1.1 海里のところにある道切島 19 メートル頂から 149 度 470 メートルの地点で、毎時 40.0 キロメートルの速力で進行した。船長は、定針したとき、右舷船首 64 度 130 メートルのところにＥ号を視認でき、その後、同船と自船が発着場所にほぼ同時に到着する態勢で向かっていて、衝突のおそれがあることが分かる状況であったが、**発進時に沖合に存在したＥ号を見落としたことから、付近に航走中の他船はいないものと思い、見張りを十分に行うことなく**、続航した。船長は、**大幅に減速するなど、衝突を避けるための措置をとらないで**進行し、着岸に備えて減速中、Ｅ号を初めて認めたが何もできずに衝突した。

Ｅ号は、船長が１人で乗り組み、知り合いの小学生を前部座席に同乗させ、いずれも救命胴衣を着用し、09時40分発着場所を発し、福田防波堤の外側水域に向かった。船長は、前示水域を周回したのち、同乗者を降ろすために発着場所に戻ることとし、30.0 キロメートルの速力で進行した。その後、M号と衝突のおそれがあることがわかる状況であったが、**定針時に前方に他船がいなかったことから、見張りを十分に行わないで**続航した。

船長は、減速して発着場所に着けるつもりで左旋回したところ、衝突した。

衝突の結果、M号は右舷前部に擦過傷を生じ、Ｅ号は船首部に破損を生じ、M号の船長が肋骨を骨折した。

◆ 高速で航行する場合は、特に周囲の安全には気を配ろう！